Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3113

Vragen van het lid **Visser** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het verschuiven van langeafstandsvluchten van AF/KLM van Schiphol naar Charles de Gaulle* (ingezonden 16 juli 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 2 augustus 2015)

Vraag 1
Bent u bekend met artikel: «Iedereen ontvlucht Griekenland, wij investeren er»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
In hoeverre klopt de stelling in het artikel dat Air France KLM afbreekt en beetje bij beetje langeafstandsvluchten naar Parijs haalt? Als deze niet klopt, waarom niet?

Antwoord 2
De beschikbare cijfers over netwerkontwikkeling in de afgelopen jaren geven geen indicatie dat hier sprake van zou zijn. IenM laat jaarlijks onderzoeken hoe het Skyteam netwerk op Schiphol zich ontwikkelt ten opzichte van het Skyteam netwerk op Parijs Charles de Gaulle. Uit deze zogenaamde «Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties» (hierna: Monitor Netwerkkwaliteit) blijkt dat het netwerk van Skyteam zich op Schiphol sinds de fusie van Air France en KLM in 2004 aanzienlijk sterker heeft ontwikkeld dan op Parijs Charles de Gaulle. Dit geldt vooral voor de Europese verbindingen, maar ook het intercontinentale netwerk groeit op Schiphol sterker.
De Monitor Netwerkkwaliteit van 2014 is in februari jl. aan de Kamer gestuurd.[2] In dat rapport staat onder meer: *«Over het algemeen groeit de directe connectiviteit van Schiphol sterker dan die van Parijs Charles de Gaulle. Het Europese netwerk van Parijs Charles de Gaulle laat de afgelopen*

[1] Volkskrant, 10 juli 2015
[2] Kamerstuk 29 665, nr. 211. Onder «directe connectiviteit» wordt in dit rapport verstaan: het aantal directe verbindingen (dus zonder een overstap).

ah-tk-20142015-3113
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

2 jaar een krimp zien. Het intercontinentale netwerk op Parijs Charles de Gaulle blijft wel groeien, al laat Schiphol ook hier in 2014 een sterkere groei zien».
Ook uit navraag bij Schiphol Group blijkt dat er volgens de daar beschikbare databronnen de afgelopen 5 jaar geen sprake is geweest van een tendens waarbij intercontinentale vluchten van Schiphol naar Parijs Charles de Gaulle worden overgeheveld.

Vraag 3
Kunt u de cijfers van de ontwikkeling van de afgelopen vijf jaar van het aantal langeafstandsvluchten van Air France/KLM op Charles de Gaulle en het aantal op Schiphol inzichtelijk maken? Kunt u de voornemens voor het aantal langeafstandsvluchten van Air France/KLM op Charles de Gaulle en het aantal op Schiphol voor de komende jaren ook inzichtelijk maken?

Antwoord 3
De tabel hieronder laat het gemiddeld aantal uitgaande intercontinentale vluchten per week zien van KLM vanaf Schiphol en Air France vanaf Parijs Charles de Gaulle in de jaren 2010 t/m 2015.[3]

	Air France vanaf CDG	% groei	KLM vanaf SPL	% groei
2010	640		388	
2011	634	– 1,0%	405	+ 4,3%
2012	612	– 3,5%	406	+ 0,4%
2013	608	– 0,6%	388	– 4,6%
2014	632	+ 3,9%	404	+ 4,3%
2015	648	+ 2,5%	419	+ 3,6%

Ik heb geen informatie over de voornemens van Air France KLM ten aanzien van het aantal langeafstandsvluchten op Parijs Charles de Gaulle en Schiphol voor de komende jaren. Dergelijke informatie heeft een bedrijfsvertrouwelijk karakter en bovendien zal het vluchtaanbod voortdurend worden aangepast aan concrete ontwikkelingen in de markt en de onderneming Air France KLM. De toekomstige ontwikkeling van de netwerken van de Air France KLM groep op Schiphol en Parijs Charles de Gaulle wordt door het kabinet op de voet gevolgd waarbij er uiteraard van uit wordt gegaan dat de desbetreffende verlengde staatsgaranties worden nageleefd (het opereren met een multi-hub met beide luchthavens als hoekstenen, zie ook antwoord 4 en 5).

Vraag 4 en 5
Als er nu geen sprake is van een verschuiving, hoe waarschijnlijk acht u het dat Air France/KLM in de toekomst wel langeafstandsvluchten naar Parijs gaat halen in reactie op de concurrentie door low cost maatschappijen in Europa en Golf-maatschappijen buiten Europa? Welke middelen heeft KLM tot haar beschikking om een dergelijke beweging tegen te gaan? Hoe moeten in dit licht de afspraken uit de Memory of Understanding van 2010 worden beoordeeld? In hoeverre zijn deze van toepassing en kunnen deze ook daadwerkelijk worden toegepast?
Hoe wordt de evenwichtige groei van Schiphol en Charles de Gaulle geborgd? Welke middelen heeft KLM tot haar beschikking om dit af te dwingen? Welke middelen heeft de Nederlandse regering tot haar beschikking om dit te waarborgen? Bent u bereid om deze middelen in te zetten?

Antwoord 4 en 5
In mijn brief van 3 juni jl. met een reactie op mediaberichten over de verlengde staatsgaranties inzake Air France KLM[4] wordt ingegaan op de borging van de evenwichtige ontwikkeling van het netwerk op Schiphol ten opzichte van het netwerk op Parijs Charles de Gaulle. Zoals aangegeven is onder meer de afspraak verlengd dat Air France KLM met een multi-hub systeem opereert waarbij zowel Schiphol als Parijs Charles de Gaulle

[3] Deze gegevens zijn afkomstig uit de dienstregeling (APG) en verstrekt door Schiphol Group. Ook tussenstops zijn als een vlucht meegerekend.
[4] Kamerstuk 29 665, nr. 216

hoekstenen zijn als Europese en intercontinentale hub. Wanneer de Nederlandse Staat van mening zou zijn dat Air France KLM besluiten neemt die in strijd zijn met deze afspraken, kan de Staat de kwestie voorleggen aan het zogenaamde «State Assurances Committee» voor een bindend advies. De Staat heeft nog nooit een beroep op dit comité hoeven te doen, omdat Air France KLM de afspraken steeds heeft nageleefd. Er zijn ook geen aanwijzingen dat dit gaat veranderen. Zoals ook eerder aan de Kamer is gemeld heeft de president-directeur van Air France KLM in maart jl. onder meer instandhouding van de staatsgaranties bevestigd.
Wat betreft middelen van KLM zelf om de besluitvorming binnen de Air France KLM groep over de netwerkontwikkeling te beïnvloeden kan alleen in algemene zin worden aangegeven dat KLM goed vertegenwoordigd is in de besluitvormende organen binnen de groep, zoals het Group Executive Committee waarin de belangrijkste strategische besluiten worden genomen.

Vraag 6
Hoe beoordeelt u de volgende stelling: «Het [Schiphol] is een prachtige en efficiënte luchthaven, die KLM te veel in bescherming neemt en dreigt te worden meegezogen in de val van KLM»? Hoe beoordeelt u deze stelling in het licht van het rapport Shared Vision en de aanbevelingen daarin? In hoeverre komen deze tegemoet aan de kritiek in de stelling? Kunt u aangeven op welke wijze de groei en het economische belang van Schiphol nu geborgd is en geborgd wordt?

Antwoord 6
Onderschreven kan worden dat Schiphol een prachtige en efficiënte luchthaven is, maar het beeld dat Schiphol KLM te veel in bescherming zou nemen wordt niet herkend. Vorig jaar werd 53% van de vluchten op Schiphol uitgevoerd door Air France KLM. Air France KLM is dus verreweg de grootste, maar niet de enige klant van Schiphol. Op dit moment vliegen er 81 luchtvaartmaatschappijen met passagiersvliegtuigen op Schiphol. Desalniettemin is het belangrijk dat Schiphol en KLM als hoofdleverancier van het netwerk optimaal samenwerken om de hubfunctie te behouden en te versterken, zoals ook de Commissie Shared Vision heeft aanbevolen. Dit uiteraard met inachtneming van de mededingingsregels en anti-discriminatiebepalingen.
Het economische belang van Schiphol wordt geborgd door een reeks van maatregelen die gericht zijn op het creëren van optimale randvoorwaarden voor de luchtvaart. Naast de genoemde afspraken met Air France KLM kan bijvoorbeeld gewezen worden op het creëren van een concurrerend kostenniveau inclusief een goede regulering van de luchthaventarieven, het creëren van voldoende capaciteit op Schiphol en de regionale luchthavens die in het kader van het selectiviteitsbeleid de groei van het niet-mainportgebonden verkeer kunnen opvangen en verbetering van de landzijdige bereikbaarheid.